Atlantic Pilotage Authority

Administration de Pilotage de l'Atlantique

Administration de pilotage de l'Atlantique

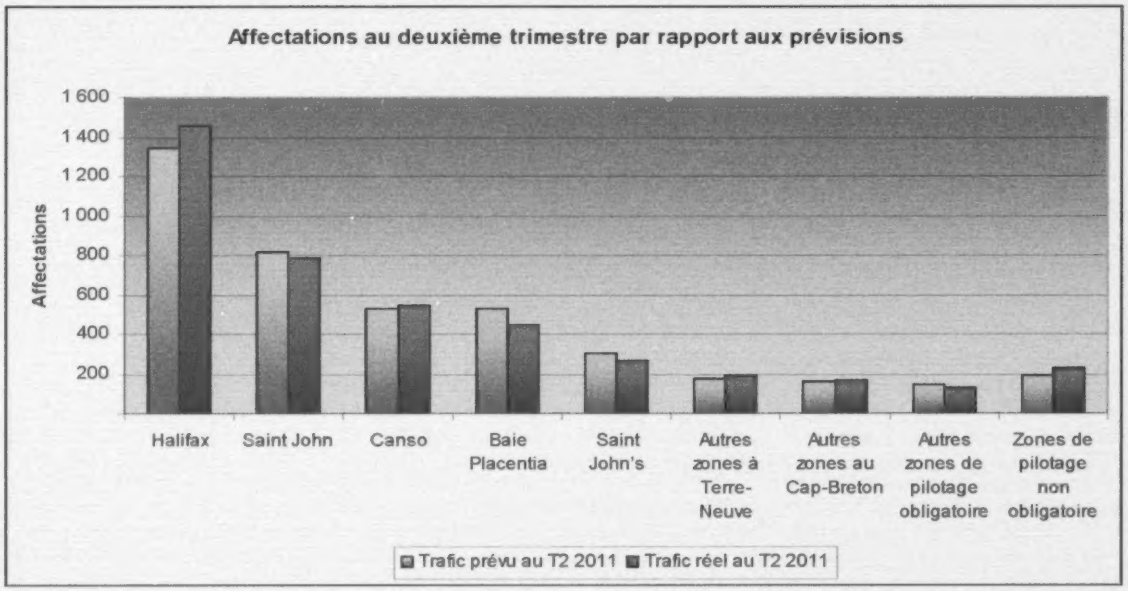
Deuxième trimestre 2011

Rapport de gestion

30 août 2011

EXAMEN DU TRAFIC

Zone de pilotage	Trafic réel au T2 2010	Trafic prévu au T2 2011	Trafic réel au T2 2011	Écart par rapport à 2010	Pourcentage d'écart par rapport à 2010	Écart par aux prévisions pour 2011	Pourcentage d'écart par rapport aux prévisions pour 2011
Halifax	1 502	1 343	1 457	-45	-3%	114	8%
Saint John	825	815	784	-41	-5%	- 31	-4%
Canso	513	530	543	30	6%	13	2%
Baie Placentia	402	525	445	43	11%	- 80	-15%
Saint John's	412	299	261	-151	-37%	- 38	-13%
Autres zones à Terre-Neuve	170	173	189	19	11%	16	9%
Autres zones au Cap-Breton	156	156	169	13	8%	13	8%
Autres zones de pilotage obligatoire	151	143	126	-25	-17%	- 17	-12%
Zones de pilotage non obligatoire	184	189	230	46	25%	41	22%
Total	4 315	4 173	4 204	-111	-3%	31	1%



Globalement, les niveaux de trafic de l'Administration sont légèrement supérieurs aux prévisions pour 2011 au deuxième trimestre. Certaines zones comme Halifax, Cap-Breton et l'ouest de Terre-Neuve sont supérieures aux prévisions, tandis que la baie Placentia et St. John's sont en deçà des prévisions. Le port de Saint John est inférieur aux prévisions pour ce qui est des affectations, mais la taille moyenne des navires a augmenté par rapport aux prévisions, ce qui a assuré des rentrées conformes aux prévisions.

Le trafic est inférieur à 2010. L'an dernier, il a augmenté provisoirement à Halifax et à St. John's, ce qui a eu pour effet de grossir les chiffres pour ces ports. Halifax a profité de la

venue de navires étrangers qui ont participé au Centenaire de la Marine canadienne, tandis que St. John's a enregistré une nette augmentation du nombre de navires hauturiers de ravitaillement en 2010. Dans la baie Placentia, le trafic a bondi par rapport aux piètres résultats du début de 2010, mais la fermeture prolongée de la raffinerie de pétrole pour cause d'entretien s'est traduite par un trafic bien inférieur aux prévisions. Le trafic des navires pétroliers à Canso a été plus important en 2011 qu'en 2010. Les quatre principaux ports - Halifax, Saint John, Canso et baie Placentia – ont représenté 76,8 % de toutes les affectations de l'Administration.

EXAMEN FINANCIER ET STATISTIQUE

EXAMEN COMPARATIF DONNÉES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES **Pour le semestre se terminant le 30 juin**		
	2011	**2010**
DONNÉES FINANCIÈRES (en milliers de dollars)		
Total des produits	10 509 $	9 888 $
Charges d'exploitation		
Salaires, honoraires et avantages sociaux	5 999	5 519
Bateaux-pilotes	2 230	1 932
Autres	1 553	1 534
Total des charges d'exploitation	9 782	8 985
Gain net (perte)	727 $	903 $
STATISTIQUES		
Affectations de pilotage	4 204	4 315
Incidents*	3	2
Pourcentage d'affectations sans incident	99,93%	99,95%
Plaintes de clients enregistrées	21	25
Pourcentage d'affectations sans plaintes	99,50%	99,42%
* Compilation de tous les rapports d'incidents maritimes, avec ou sans dommages,		

L'augmentation du trafic à Halifax, à Canso et dans la baie Placentia s'est traduite par une hausse marquée des produits par rapport à 2010. L'Administration a aussi profité de la visite de navires plus gros dans le port de Saint John.

Pour la première moitié de 2011, les salaires, honoraires et avantages sociaux ont augmenté

par rapport à la même période en 2010 du fait qu'il y avait des pilotes supplémentaires en service, et que d'autres ont eu de l'avancement grâce au système de formation et touché des salaires plus élevés. Les coûts des bateaux-pilotes ont grimpé en raison de la hausse du prix du carburant et la consommation plus grande de carburant due à l'augmentation des affectations à Halifax et dans la baie Placentia. La progression du trafic s'est aussi traduite par une hausse des coûts liés aux fournisseurs de bateaux-pilotes à contrat qui se font payer à chaque voyage. Enfin, certaines réparations annuelles habituelles sur les bateaux-pilotes ont été effectuées plus tôt en 2011 par rapport à 2010.

L'Administration affiche un résultat net bien supérieur aux attentes, mais la fermeture prolongée de la raffinerie de pétrole à la baie Placentia va continuer de se répercuter négativement sur les résultats du troisième trimestre. La faiblesse plus importante que prévue du deuxième trimestre a effacé les solides résultats affichés au premier trimestre. L'Administration projette des résultats de fin d'exercice conformes au plan d'entreprise pour ce qui du résultat net.

L'Administration a adopté il y a quelques années une méthode structurée de traitement des plaintes à la suite de l'examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens. Le mécanisme est conçu pour être le plus convivial possible, et l'Administration veut faire en sorte qu'une rétroinformation soit fournie sans délai au plaignant. Le motif de plainte le plus courant était l'affectation tardive. Dans certains cas, cela est dû à des facteurs que l'Administration ne contrôle pas comme les conditions météorologiques ou des retards imputables à la non-disponibilité des services portuaires tels que les remorqueurs.

Au cours du premier semestre de 2011, l'Administration a reçu 21 plaintes sur un total de 4 204 affectations. Les 99,5 % restants des affectations n'ont fait l'objet d'aucune plainte de la part des clients. Pour la même période en 2010, il y a eu 25 plaintes sur un total de 4 315 affectations, soit 99,4 % sans plainte. Toutes les plaintes reçues sont incluses dans ces chiffres, y compris celles concernant des retards qui n'ont pas été causés par l'Administration.

Pendant la première moitié de 2011, l'Administration a eu trois incidents mineurs avec des navires entrés en contact avec un quai. Il y avait eu deux incidents mineurs pour la même période en 2010.

ANALYSE DES RISQUES

Des mesures préalables ont permis à l'Administration d'atténuer un important risque financier auquel elle a été confrontée en 2011. La hausse du prix du carburant, qui a eu de sérieuses répercussions négatives sur le coût d'exploitation des bateaux-pilotes, a été compensée par l'augmentation des frais de carburant appliqués aux affectations à Halifax, Saint John et à la baie Placentia. L'Administration subit à présent des pressions de la part des fournisseurs de bateaux-pilotes à contrat qui sont confrontés à cette hausse de coûts alors qu'ils appliquent, en vertu du contrat passé avec l'Administration des tarifs établis sur la base de chaque voyage. L'Administration va devoir composer avec les hausses de tarifs que ces fournisseurs vont exiger lorsque les contrats seront renégociés. Dans certains cas, cela pourrait avoir un effet négatif sur les coûts d'ici à la fin de l'année.

Deuxième trimestre 2011

États financiers condensés non vérifiés provisoires
et notes afférentes

Responsabilité de la direction concernant la communication de l'information financière

La direction est chargée de préparer et de présenter fidèlement ces états financiers trimestriels conformément à la norme du Conseil du Trésor du Canada sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État et d'effectuer les contrôles internes qu'elle juge nécessaires pour permettre la préparation d'états financiers trimestriels exempts d'inexactitudes importantes. La direction est également chargée de s'assurer que les autres renseignements contenus dans ce rapport financier trimestriel concordent, le cas échéant, avec les états financiers trimestriels.

À notre connaissance, ces états financiers trimestriels non vérifiés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière, des résultats de l'exploitation et des flux de trésorerie de l'Administration à la date des états financiers trimestriels et pour les périodes qu'ils couvrent.

R.A. McGuinness
Chef de la direction

P. MacArthur, CMA
Chef des Affaires financières

Halifax, Canada
Le 30 août 2011

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

Bilan

Au 30 juin 2011

Non vérifié

en milliers	30 juin 2011	31 décembre 2010	1 janvier 2010
Actifs			
Actifs courants			
Trésorerie	**3 341 $**	**3 678 $**	771 $
Comptes débiteurs, nets	**2 823**	**2 649**	2 355
Charges payées d'avance	**151**	**61**	67
	6 315	**6 388**	3 193
Actifs non courants			
Immobilisations incorporelles, nettes	**240**	**213**	192
Immobilisations corporelles, nettes	**7 003**	**6 655**	7 107
	7 243	**6 868**	7 299
	13 558 $	**13 256 $**	10 492 $
Passifs			
Passifs courants			
Comptes créditeurs et charges à payer	**1 372 $**	**1 753 $**	1 119 $
Portion actuelle de la dette bancaire	**245**	**239**	227
Indemnités de départ	**-**	**-**	35
	1 617	**1 992**	1 381
Passifs non courants			
Dette bancaire	**3 466**	**3 589**	3 829
Indemnités de départ	**1 395**	**1 322**	1 016
	4 861	**4 911**	4 845
	6 478	**6 903**	6 226
Capitaux propres du Canada			
Capital d'apport	**2 305**	**2 305**	2 305
Bénéfices non répartis	**4 775**	**4 048**	1 961
	7 080	**6 353**	4 266
	13 558 $	**13 256 $**	10 492 $

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis

Non vérifié

en milliers	Trimestre terminé le 30 juin 2011	Trimestre terminé le 30 juin 2010	Semestre terminé le 30 juin 2011	Semestre terminé le 30 juin 2010
Produits				
Droits de pilotage (note 4)	5 352 $	5 541 $	10 476 $	9 795 $
Placements et autres revenus	21	83	33	93
	5 373	5 624	10 509	9 888
Charges				
Honoraires, salaires et avantages sociaux des pilotes	2 338	2 216	4 602	4 188
Charges d'exploitation des bateaux-pilotes	1 473	1 386	2 832	2 512
Salaires et avantages sociaux du personnel	438	372	795	751
Amortissement	220	224	439	448
Transport et déplacements	170	164	311	288
Services professionnels et spéciaux	107	78	221	161
Services publics, matériel et fournitures	108	62	197	149
Locations	69	69	137	134
Intérêts débiteurs	47	50	95	101
Communications	29	33	59	73
Formation	90	152	94	180
	5 089	4 806	9 782	8 985
Résultat net et résultat étendu	284	818	727	903
Bénéfices non répartis au début de la période	4 491	2 046	4 048	1 961
Bénéfices non répartis à la fin de la période	4 775 $	2 864 $	4 775 $	2 864 $

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État des flux de trésorerie

Non vérifié

	Trimestre terminé le 30 juin		Semestre terminé le 30 juin	
	2011	2010	**2011**	2010
Activités d'exploitation				
Rentrées de fonds - clients	**5 388 $**	4 717 $	**10 300 $**	9 418 $
Sorties de fonds - salariés	**(2 851)**	(2 640)	**(5 945)**	(5 389)
Sortie de fonds - fournisseurs	**(2 885)**	(1 970)	**(3 764)**	(3 129)
Autres produits	**21**	81	**33**	93
Indemnités de départ versées	**(18)**	-	**(18)**	(31)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	**(345)**	188	**606**	962
Activités d'investissement				
Acquisition d'immobilisations corporelles	**(256)**	(196)	**(826)**	(221)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	**(256)**	(196)	**(826)**	(221)
Activités de financement				
Remboursement de la dette bancaire	**(59)**	(57)	**(117)**	(114)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	**(59)**	(57)	**(117)**	(114)
(Diminution) Augmentation de la trésorerie	**(660)**	(65)	**(337)**	627
Trésorerie au début de la période	**4 001**	1 463	**3 678**	771
Trésorerie à la fin de la période	**3 341 $**	1 398 $	**3 341 $**	1 398 $
Divulgation supplémentaire				
Intérêts versés	**47 $**	50 $	**95 $**	101 $

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

Notes afférentes aux états financiers non vérifiés

30 juin 2011

(en milliers)

1. MÉTHODE DE PRÉSENTATION ET D'ADOPTION DES NORMES INTERNATIONALES D'INFORMATION FINANCIÈRE (IFRS)

L'Administration de pilotage de l'Atlantique est considérée comme une entreprise publique. À ce titre, elle a été tenue d'adopter des Normes internationales d'information financière (IFRS) le 1er janvier 2011. Elle a donc commencé à s'aligner sur ces Normes pour préparer les présents états financiers.

Dans les présents états financiers, « PCGR canadiens » désigne les PCGR canadiens antérieurs à l'adoption des IFRS. Ces états financiers ont été préparés conformément à la norme du Conseil du Trésor du Canada sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État et l'IFRS 1, *Première application des Normes internationales d'information financière*. Sous réserve de certains choix de transition divulgués dans la Note 5, l'Administration a toujours appliqué les mêmes conventions comptables dans la déclaration IFRS préliminaire de sa position financière en date du 1er janvier 2010 et dans toutes les périodes visées, comme si ces conventions avaient toujours été en vigueur. La Note 5 divulgue l'impact de la transition aux IFRS sur le bilan, les résultats, le résultat étendu et les bénéfices non répartis ainsi que l'état des flux de trésorerie déclarés par l'Administration, notamment la nature et l'impact des changements majeurs dans les conventions comptables par rapport à celles utilisées dans les états financiers de l'Administration en date du 1er janvier 2010, pour le trimestre et le semestre terminés le 30 juin 2010 et pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010.

Conformément à la norme du Conseil du Trésor du Canada, ces états financiers n'incluent pas toutes les divulgations exigées pour les états financiers annuels et ils doivent être lus avec les états financiers consolidés annuels conformes aux PGCR canadiens de l'Administration pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010. De l'avis de la direction, les états financiers reflètent tous les ajustements nécessaires pour faire une présentation fidèle des résultats pour la période intérimaire visée.

Les services de l'Administration ont toujours été plus en demande au deuxième et au troisième trimestres de l'année civile, et moins sollicités au premier et au quatrième trimestres. Cette tendance est essentiellement due au nombre élevé de paquebots de croisière qui visitent la région en été et en automne. L'Administration a, dans sa structure de coûts, des postes fixes importants qui ne fluctuent pas beaucoup avec la demande de pilotage à court terme.

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Voici les principales conventions comptables :

(a) Instruments financiers

Les quasi-espèces représentent des investissements à court terme très liquides qui arriveront à maturité dans les 90 jours de la date de déclaration. Elles sont considérées comme étant détenues à des fins de transaction et sont comptabilisées à leur juste valeur.

La politique d'investissement à long terme de l'Administration consiste à maximiser le taux de rendement des investissements à l'intérieur d'un portefeuille d'obligations garanties du gouvernement. L'Administration désigne tous les investissements comme des actifs détenus à des fins de négociation. Les investissements sont donc déclarés à leur juste valeur. La juste valeur est basée sur le prix du marché des investissements à la fin de l'exercice. L'achat et la vente d'investissements sont constatés selon la méthode comptable basée sur la date de règlement.

Les gains et les pertes réalisés avec la vente des investissements sont constatés dans les revenus de placements et autres pendant la période où ils sont acquis. Les gains et les pertes non réalisés avec la fluctuation de la juste valeur sont constatés dans les revenus de placements et autres pendant la période où ils se produisent. Les revenus de placements tirés des intérêts sont constatés dans la période où ils sont obtenus. Les revenus de placements sont constatés sans les frais de placement.

Les comptes débiteurs, qui entrent dans la catégorie des prêts et créances, et les comptes créditeurs et charges à payer, qui font partie des autres passifs financiers, sont d'abord mesurés selon leur juste valeur puis selon le coût amorti. Ces instruments financiers étant par nature à court terme, le coût amorti équivaut à leur juste valeur..

Les prêts bancaires sont classés parmi les autres passifs financiers et sont initialement mesurés selon leur juste valeur. Après la déclaration initiale, les prêts bancaires sont mesurés selon le coût amorti à l'aide de la méthode des intérêts effectifs.

L'Administration ne participe pas à des instruments financiers dérivés ni à des fonds spéculatifs.

(b) Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles de l'Administration comprennent les logiciels qu'elle achète et développe en interne. Elles sont comptabilisées au coût moins l'amortissement et la perte de valeur accumulés. L'amortissement est imputé sur une base linéaire par rapport à la durée de vie utile estimative des immobilisations incorporelles. La durée de vie utile estimative et les

méthodes d'amortissement sont examinées à la fin de chaque exercice.

Les durées de vie utile ayant servi à calculer l'amortissement des logiciels achetés et développés en interne varient entre cinq et 10 ans.

Les immobilisations incorporelles sont testées pour déterminer leur dépréciation lorsque des événements ou des changements de circonstances montrent que leur valeur comptable pourrait ne pas être récupérée. Toute dépréciation est constatée dans le résultat net et le résultat étendu, et elle est mesurée comme le montant selon lequel la valeur comptable excède sa juste valeur.

(c) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au prix coûtant. Le coût des bateaux-pilotes en construction comprend la conception, la gestion de projets, les frais juridiques, le matériel, la main-d'œuvre directe et les intérêts sur les prêts de construction. Les montants inclus dans les bateaux-pilotes en construction sont transférés à la catégorie des bateaux-pilotes une fois la construction terminée puis amortis. L'amortissement des immobilisations incorporelles est calculé sur une base linéaire et en fonction de la vie utile estimative des actifs, comme suit :

Bateaux-pilotes	25 ans
Équipement pour bateaux-pilotes	10 ans
Génératrices de bateaux-pilotes	5 ans
Moteurs de bateaux pilotes	5 ans
Mobilier et équipement	4 à 10 ans
Améliorations locatives	10 ans

(d) Indemnités de départ

Les employés ont droit à des indemnités de départ spécifiques prévues par leur convention collective ou contrat de travail, qui sont basées sur les années de service et le salaire final. Le passif de ces paiements est estimé et constaté à mesure que les avantages sociaux sont acquis.

Les coûts et l'obligation au titre des avantages sociaux sont déterminés actuariellement selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services qui incorpore la meilleure estimation par la direction du taux de roulement du personnel, de l'âge de la retraite, du salaire et des avantages sociaux futurs, et d'autres facteurs actuariels.

Les gains et les pertes actuariels sont constatés dans la période où ils surviennent, et ils sont inclus dans d'autres résultats étendus.

(e) Régime de retraite

La plupart des employés de la Société sont couverts par le Régime de pension de la fonction publique (le « Régime »), un régime de pension à prestations déterminées contributives mis sur pied par voie législative et commandité par le gouvernement du Canada. Les employés et la Société doivent verser des cotisations pour couvrir le coût du service actuel. En vertu de la législation en vigueur, la Société n'est pas tenue légalement ou d'une façon implicite de verser d'autres cotisations pour des services antérieurs ou pour provisionner les déficits du Régime. Par conséquent, les cotisations sont constatées en tant que dépense dans l'année où les employés ont fourni un service et elles représentent l'obligation totale de la Société au titre des pensions.

(f) Capital d'apport

Le capital d'apport comprend le coût historique estimé des immobilisations obtenues du Canada quand l'Administration a été créée et de celles qui ont été financées à partir des appropriations parlementaires.

(g) Constatation des produits

Les produits tirés des frais de pilotage sont constatés lorsque les services de pilotage sont fournis.

(h) Incertitude d'évaluation

La préparation de ces états financiers oblige la direction à faire des estimations et des hypothèses qui se répercutent sur les montants comptabilisés des actifs et des passifs à la date des états financiers et ceux des recettes et des dépenses pendant les périodes de déclaration. La durée de vie estimative de l'équipement, les immobilisations incorporelles et l'obligation au titre des prestations constituées pour les indemnités de départ représentent les estimations les plus importantes qui sont assujetties à l'incertitude d'évaluation. Les résultats réels pourraient varier considérablement par rapport à ces estimations.

(i) Capitaux propres

Les capitaux propres de l'Administration constituent sa valeur nette, qui comprend le capital d'apport et les bénéfices non répartis. La valeur nette est représentée par l'actif net. Les objectifs que l'Administration poursuit en gérant ses capitaux propres consistent à :

- préserver la capacité de l'Administration à assurer la continuité de l'exploitation en ayant assez de capitaux en réserve pour compenser les pertes d'exploitation éventuelles de façon à pouvoir continuer d'offrir un service de pilotage sécuritaire et efficace;

• créer une provision pour le coût de construction ou d'achat de nouveaux bateaux-pilotes; et
• créer une provision pour un passif non provisionné relié essentiellement aux indemnités de départ.

L'Administration mène ses activités d'une façon qui vise à maintenir le capital afin de répondre à ces trois exigences. Les ajustements à la structure du capital sont effectués en fonction des changements dans la situation économique et des signes de risque des actifs sous-jacents. Afin de maintenir ou d'ajuster la structure du capital, il se pourrait que l'Administration change le rendement ciblé sur les services de pilotage et la structure tarifaire pendant une période donnée, retarde d'éventuels projets de construction ou vende des actifs pour réduire la dette. Ce que l'Administration définit comme étant le capital ou ses objectifs, politiques et processus de gestion du capital n'a pas changé par rapport à l'an dernier.

3. ESTIMATIONS ET JUGEMENTS COMPTABLES CRUCIAUX

Pour préparer les états financiers, la direction doit faire des estimations, et poser des jugements et des hypothèses qui influent sur l'application des méthodes comptables et sur les montants présentés des actifs, des passifs, des produits et des charges. Les estimations et les hypothèses connexes sont basées sur l'expérience historique et divers autres facteurs qui sont considérés comme raisonnables dans les circonstances, leurs résultats servant de base pour émettre les jugements sur la valeur comptable des actifs et des passifs qui ne sont pas nécessairement apparents lorsqu'ils proviennent d'autres sources. Les résultats réels peuvent différer de ces estimations.

Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont examinées en permanence. Les révisions apportées aux estimations comptables sont constatées dans la période où l'estimation est révisée si cela n'affecte que cette période ou dans la période de révision et d'autres périodes si l'examen porte sur la période en cours et des périodes futures.

Les jugements portés par la direction dans l'application des IFRS qui ont un impact majeur sur les états et les estimations financiers et risquent fortement d'occasionner des ajustements significatifs pendant l'exercice en cours et le suivant sont discutés ci-dessous..

(a) Estimations comptables cruciales

Les estimations comptables cruciales sont des estimations et des hypothèses faites par la direction, qui peuvent entraîner des ajustements importants à la valeur comptable des actifs et des passifs au cours de la prochaine année. La direction n'a pas fait d'estimations ni d'hypothèses comptables cruciales en préparant ces états financiers.

Indemnités de départ

L'Administration a engagé un actuaire tiers pour évaluer la juste valeur de ses indemnités de départ. Elle évalue cette obligation le 31 décembre de chaque année.

(b) Jugements comptables cruciaux

Les jugements comptables cruciaux sont des politiques comptables qui ont été identifiées comme étant complexes ou comportant des jugements ou des évaluations subjectifs.

Taux d'amortissement

Reportez-vous aux notes 2 (b) et 2 (c) pour connaître la durée de vie utile maximale estimative des immobilisations corporelles et incorporelles.

4. FRAIS DE PILOTAGE

En 2011, l'Administration a maintenu le supplément pour remplacement des bateaux-pilotes dans les ports d'Halifax, Nouvelle-Écosse et de Saint John, Nouveau-Brunswick. Ce supplément sert à couvrir les coûts de conception et de construction initiaux des nouveaux bateaux-pilotes devant être construits dans chaque port. Il a pris effet le 28 juillet 2008 et va le demeurer jusqu'à la fin de 2011.

	Trimestre terminé le 30 juin		Semestre terminé le 30 juin	
	2011	2010	2011	2010
Frais de pilotage	5 264 $	5 447 $	10 304 $	9 621 $
Supplément pour remplacement des bateaux-pilotes				
Halifax (67 $ par affectation)	47	50	94	94
Saint John (100 $ par affectation)	41	44	78	80
Total des frais de pilotage	5 352 $	5 541 $	10 476 $	9 795 $
Solde des fonds disponibles provenant du supplément, au début de la période	49 $	269 $	462 $	269 $
Supplément de remplacement pour la période	88	174	172	174
Coûts des projets pendant la période	(55)	(42)	(552)	(42)
Solde des fonds disponibles provenant du supplément, à la fin de la période	82 $	401 $	82 $	401 $

5. ADOPTION DES IFRS POUR LA PREMIÈRE FOIS

L'Administration a adopté les IFRS le 1er janvier 2011 en vue d'une transition le 1er janvier 2010. L'IFRS 1, *Première application des Normes internationales d'information financière*, énonce les exigences relatives à la première application des IFRS. L'IFRS 1 exige une application rétrospective des normes dans l'état de la situation financière pendant la transition, tous les ajustements apportés aux actifs et aux passifs devant être reportés aux bénéfices non répartis, sauf si des exemptions

s'appliquent.

L'Administration a appliqué les exemptions suivantes à l'état de sa situation financière d'ouverture :

Avantages sociaux futurs du personnel (IAS 19)

L'Administration a choisi d'appliquer l'exemption à l'IFRS 1 concernant certaines divulgations des avantages sociaux futurs du personnel. Cette exemption lui permet de divulguer l'historique de ses obligations au titre des prestations définies et les ajustements apportés entre la date de transition aux IFRS plutôt que sur cinq ans tel qu'exigé par la norme IAS 19.

Coûts d'emprunt (IAS 23)

Conformément à l'IFRS 1, l'Administration a choisi d'appliquer d'une façon prospective la norme IAS 23 à compter du 1er janvier 2010. Les coûts d'emprunt qui sont directement attribuables à l'acquisition, à la construction ou à la production d'actifs admissibles seront capitalisés dans le cadre du coût initial de ces actifs.

L'IFRS 1 énonce aussi des lignes directrices spécifiques qu'il faut suivre lors d'une première adoption et dans certaines circonstances. L'Administration a appliqué les lignes directrices suivantes à l'état de sa situation financière d'ouverture en date du 1er janvier 2010 :

Exigences de la norme IAS 39 en matière de sortie de bilan

Conformément aux IFRS, l'Administration a appliqué les exigences de la norme IAS 39 en matière de sortie de bilan sur une base prospective à partir de la date de transition.

Estimations

L'IFRS 1 exige que les estimations d'une entité selon les IFRS à la date de transition aux IFRS soient conformes aux estimations faites pour la même date selon les PCGR précédents de l'entité, à moins qu'il n'y ait une preuve objective que ces estimations étaient erronées. Les estimations IFRS de l'Administration en date du 1er janvier 2010 sont conformes à ses estimations selon les PCGR canadiens pour la même date.

Les IFRS utilisent un cadre conceptuel qui est similaire aux PCGR canadiens; toutefois, il existe des différences importantes dans certains domaines de constatation, de mesure et de divulgation. L'adoption des IFRS n'a pas modifié les flux de trésorerie réels de l'Administration, mais elle a entraîné des changements dans la position financière et les résultats de l'exploitation présentés de l'Administration. Afin de permettre aux utilisateurs des états financiers de mieux comprendre ces changements, l'état de la situation financière d'ouverture selon les PCGR canadiens de l'Administration en date du 1er janvier 2010, l'état des résultats et le résultat

étendu pour le trimestre et le semestre se terminant le 30 juin 2010, et l'état des résultats et le résultat étendu, la position financière et les flux de trésorerie pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2010 ont été rapprochés avec les IFRS.

Le 1er janvier 2010, le bilan établi selon les PCGR canadiens a été rapproché avec les IFRS comme suit :

en milliers	1er janvier 2010 PCGR canadiens	Effet de la transition aux IFRS	IFRS
Actifs			
Actifs courants			
Trésorerie	771 $	- $	771 $
Comptes débiteurs, nets	2 355	-	2 355
Charges payées d'avance	67	-	67
	3 193	-	3 193
Actifs non courants			
Immobilisations incorporelles, nettes	192	-	192
Immobilisations corporelles, nettes	7 891	(784)	7 107
	8 083	(784)	7 299
	11 276 $	(784) $	10 492 $
Passifs			
Passifs courants			
Comptes créditeurs et charges à payer	1 119 $	- $	1 119 $
Portion actuelle de la dette bancaire	227	-	227
Indemnités de départ	35	-	35
	1 381	-	1 381
Passifs non courants			
Dette bancaire	3 829	-	3 829
Indemnités de départ	1 225	(209)	1 016
	5 054	(209)	4 845
	6 435	(209)	6 226
Capitaux propres du Canada			
Capital d'apport	2 305	-	2 305
Bénéfices non répartis	2 536	(575)	1 961
	4 841	(575)	4 266
	11 276 $	(784) $	10 492 $

L'état des résultats, le résultat étendu et les bénéfices non répartis selon les PCGR canadiens de l'Administration pour le trimestre et le semestre se terminant le 30 juin 2010 ont été rapprochés avec les IFRS comme suit :

en milliers	Trimestre terminé le 30 juin 2010			Semestre terminé le 30 juin 2010		
	PCGR canadiens	Effet de la transition aux IFRS	IFRS	PCGR canadiens	Effet de la transition aux IFRS	IFRS
Produits						
Droits de pilotage	5 541 $	- $	5 541 $	9 795 $	- $	9 795 $
Placements et autres revenus	83	-	83	93	-	93
	5 624	-	5 624	9 888	-	9 888
Charges						
Honoraires, salaires et avantages sociaux des pilotes	2 216	-	2 216	4 188	-	4 188
Charges d'exploitation des bateaux-pilotes	1 411	(25)	1 386	2 534	(22)	2 512
Salaires et avantages sociaux du personnel	372	-	372	751	-	751
Transport et déplacements	164	-	164	288	-	288
Amortissement	156	68	224	312	136	448
Services professionnels et spéciaux	78	-	78	161	-	161
Services publics, matériel et fournitures	62	-	62	149	-	149
Locations	69	-	69	134	-	134
Formation	152	-	152	180	-	180
Intérêts débiteurs	50	-	50	101	-	101
Communications	33	-	33	73	-	73
	4 763	43	4 806	8 871	114	8 985
Résultat net et résultat étendu	861	(43)	818	1 017	(114)	903
Bénéfices non répartis au début de la période	2 692	(646)	2 046	2 536	(575)	1 961
Bénéfices non répartis à la fin de la période	3 553 $	(689) $	2 864 $	3 553 $	(689) $	2 864 $

L'état des résultats, le résultat étendu et les bénéfices non répartis selon les PCGR canadiens de l'Administration pour l'exercice se terminant le 30 juin 2010 ont été rapprochés avec les IFRS comme suit :

en milliers	31 décembre 2010 PCGR canadiens	Effet de la transition aux IFRS	IFRS
Produits			
Droits de pilotage	21 435 $	- $	21 435 $
Placements et autres revenus	149	-	149
	21 584	-	21 584
Charges			
Honoraires, salaires et avantages soci	9 298	32	9 330
Charges d'exploitation des bateaux-pi	5 512	(33)	5 479
Salaires et avantages sociaux du pers	1 503	2	1 505
Transport et déplacements	642	-	642
Amortissement	593	288	881
Services professionnels et spéciaux	449	-	449
Services publics, matériel et fournitur	383	-	383
Locations	266	-	266
Formation	237	-	237
Intérêts débiteurs	199	-	199
Communications	126	-	126
	19 208	289	19 497
Résultat net et résultat étendu	2 376	(289)	2 087
Bénéfices non répartis au début de la période	2 536	(575)	1 961
Bénéfices non répartis à la fin de la période	4 912 $	(864) $	4 048 $

Le bilan de l'Administration conforme aux PCGR canadiens établi en date du 31 décembre 2010 a été rapproché avec les IFRS comme suit :

en milliers	31 décembre 2010 PCGR canadiens	Effet de la transition aux IFRS	IFRS
Actifs			
Actifs courants			
Trésorerie	3 678 $	- $	3 678 $
Comptes débiteurs, nets	2 649	-	2 649
Charges payées d'avance	61	-	61
	6 388	-	6 388
Actifs non courants			
Immobilisations incorporelles, nettes	213	-	213
Immobilisations corporelles, nettes	7 693	(1 038)	6 655
	7 906	(1 038)	6 868
	14 294 $	(1 038) $	13 256 $
Passifs			
Passifs courants			
Comptes créditeurs et charges à payer	1 753 $	- $	1 753 $
Portion actuelle de la dette bancaire	239	-	239
Indemnités de départ	-	-	-
	1 992	-	1 992
Passifs non courants			
Dette bancaire	3 589	-	3 589
Indemnités de départ	1 496	(174)	1 322
	5 085	(174)	4 911
	7 077	(174)	6 903
Capitaux propres du Canada			
Capital d'apport	2 305	-	2 305
Bénéfices non répartis	4 912	(864)	4 048
	7 217	(864)	6 353
	14 294 $	(1 038) $	13 256 $

L'état des flux de trésorerie selon les PCGR canadiens de l'Administration pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2010 a été rapproché avec les IFRS comme suit :

en milliers	31 décembre 2010		
	PCGR canadiens	Effet de la transition aux IFRS	IFRS
Activités d'exploitation			
Rentrées de fonds - clients	21 141 $	- $	21 141 $
Sorties de fonds - salariés	(11 671)	-	(11 671)
Sortie de fonds - fournisseurs	(5 994)	-	(5 994)
Autres produits	149	-	149
Indemnités de départ versées	(35)	-	(35)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	3 590	-	3 590
Activités d'investissement			
Acquisition d'immobilisations corporelles	(455)	-	(455)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(455)	-	(455)
Activités de financement			
Remboursement de la dette bancaire	(228)	-	(228)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(228)	-	(228)
(Diminution) Augmentation de la trésorerie	2 907	-	2 907
Trésorerie au début de la période	771	-	771
Trésorerie à la fin de la période	3 678 $	- $	3 678 $